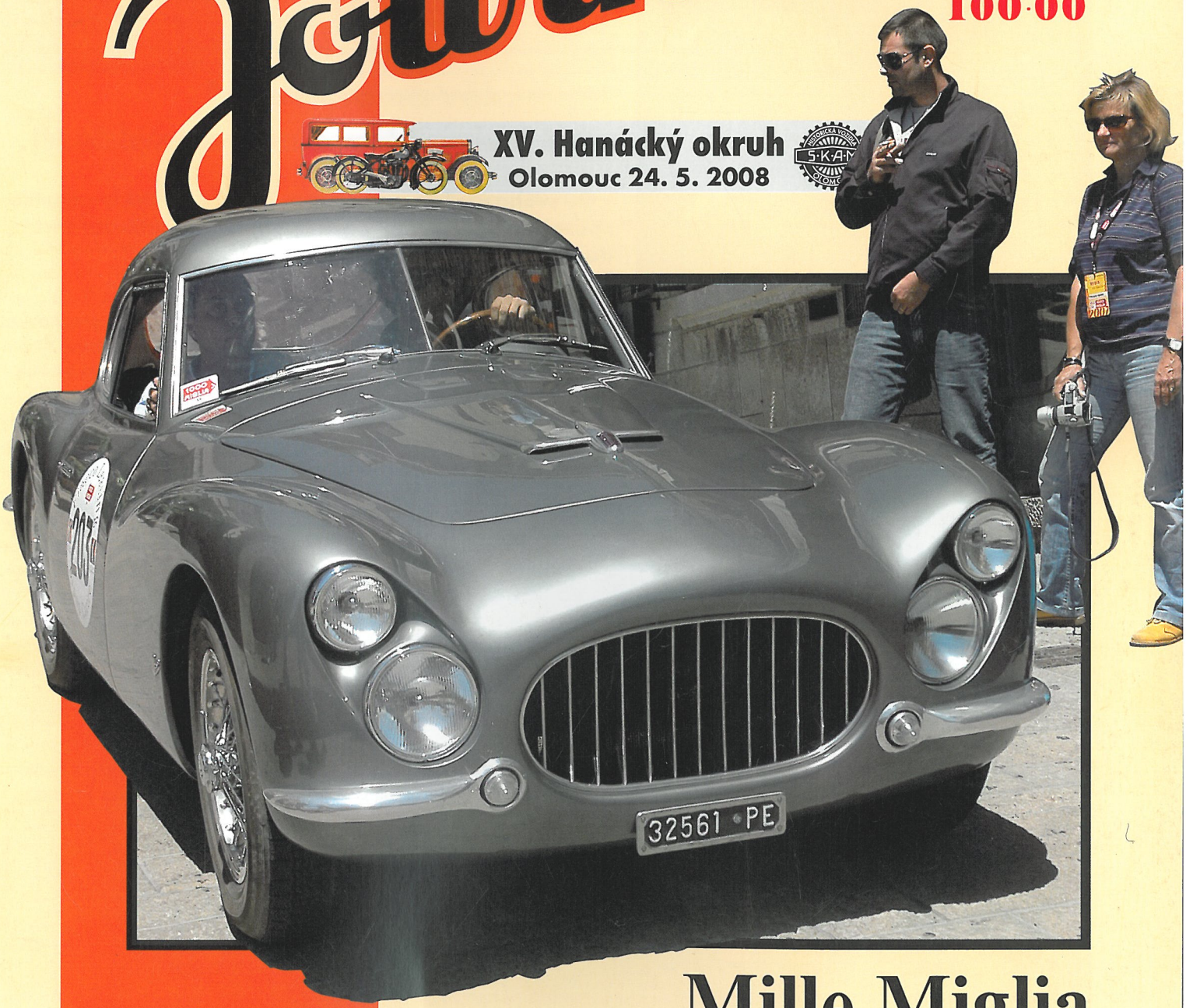
Nestranný a nezávislý měsíčník všech automobilistů a motocyklistů orientovaný na historii motorismu

Motor Journal

ČÍSLO 5
květen 2008
POUZE Kč 100·00

XV. Hanácký okruh
Olomouc 24. 5. 2008



Mille Miglia
Automobily Bristol
Rok 1932
Budapešťské Oldtimer Expo
Techno Classica Essen

Hrst hřebíků se silnice
Kalendář akcí
Velo Journal
Levně na prodej
Album

9 771213 252043 05

Coppa Florio 1905, Vincenzo Lancia na Fiatu projíždí na třetím místě Brescií

1000 MIGLIA ®

Čtyři mušketýři – zleva Aymo Maggi, Franco Mazzotti, Giovanni Canestrini, Renzo Castagneto v roce 1927

80. výročí

Mille Miglia,

největšího závodu světa

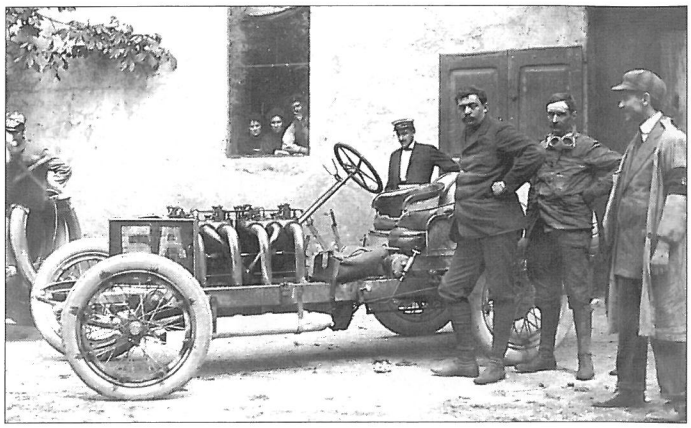
Řada z nás, chlapců v nejlepších letech, byla odkojena těmi několika knížkami o historii automobilových závodů, které vyšly na přelomu 60. a 70. let. Heroické zlomky historek si dávno našly místo někde vedle zapomenutého pana Proška, verneovek a mayovek, které jsme hltali ve stejné době. Desítky let se nedělo nic. Později se vzácně v nějakém časopise objevila nekvalitní fotografie řítícího se automobilu. Konec devadesátých let si nelze nedat dohromady s nemožně se táhnoucími tiskovkami plnými nekonečné italské krasomluvy v přetopeném a vydýchaném sále ženevského výstavního centra, které pravidelně končily hromadnou přetlačovanou o rozdávané modely sportovních aut v měřítku 1 : 18. To jsme už samozřejmě věděli, že Italové pořádají vzpomínkové jízdy na slavný závod, ale v našich končinách se na základě návštěvy několika lidí mělo za to, že jde zase o nějakou snobárnu pro dobře situované motoristy. Hloupost a omezenost nemohla být větší. To jsme zjistili hned při první osobní návštěvě skvostného podniku. Čím dále člověk proniká do historie závodů, čte autentická vyprávění vítězů i poražených, tím beznadějněji propadá jeho kouzlu a tím hlouběji se musí klonit před mistrovstvím a nadšením startujících.

Rok 2007 byl významný hned dvakrát – slavilo se 80. výročí vzniku závodu a 25. výročí obnoveného podniku pro klasická auta.

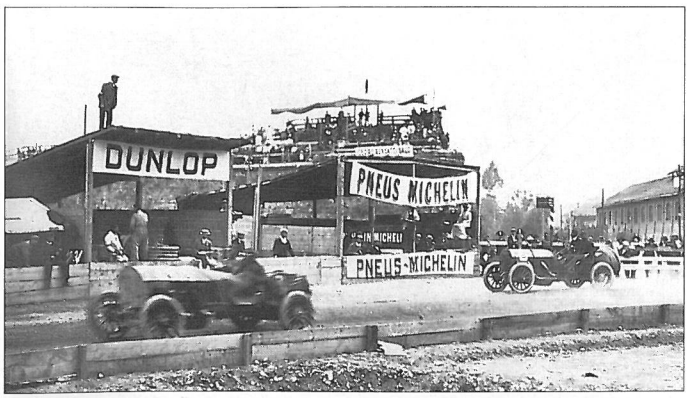
Začátky v Brescii a čtyři mušketýři

Severoitalské město Brescia proslulo pořádáním cyklistických závodů a první Giro d´Italia, závod kolem Itálie, zorganizovali roku 1901. Ještě dříve na severu začali s pra-motoristickými podniky. V letech 1899 a 1900 zorganizovali na trase Verona–Brescia–Mantova–Verona jízdu na „silničním" okruhu, v níž první rok vyhrál automobil značky Renault. Dvě kola měřila celkem 370 km. Roku 1904 museli soutěžící třikrát projet okruh dlouhý 167,1 km na trase Brescia–Cremona–Mantova–Brescia. Nelehkou trať zvládaly různé tříkolky a lehké voiturety soutěžící ve dvou kategoriích – lehké a turistické samohyby. Nadšeni organizačními úspěchy připravili na září 1905 pro motocykly a automobily Týdny rychlosti Brescie. Po válce nachystali první italskou Velkou cenu na okruhu Facsia d´Oro v Montichiari, nacházející se jižně od Brescie. Davy se cpaly do zvláštních vlaků, aby pak s úžasem sledovaly vítěznou jízdu Julese Gouxe na voze Ballot, který ujel trať dlouhou 518 km průměrnou rychlostí 143 km/h. Velká cena se jezdila pravidelně do roku 1926 včetně, ale pak ji Brescii „ukradl" autodrom Monza ležící v Královském parku severně od rivalské metropole Lombardie – města Miláno.

S ponížením a ztrátou oblíbeného závodu se nemohla smířit zlatá mládež Brescie. Vášnivými motoristy byli hrabě Aymo Maggi (23 let) a hrabě Franco Mazzotti (22). Koncem každého týdne tito šlechticové soupeřili ve svých vozech značky Bugatti a Isotta Fraschini s rychlíkem na trati Brescia–Miláno. Po velkém trapu zašli pokaždé do kavárny Biffi v milánské Galerii, místu dostaveníček motoristických fandů, novinářů a závodníků, jako byli Nuvolari, Varzi, Danese nebo Borzacchini. Tam spřádali své sny. V prosinci 1926 se oba šlechticové obrátili na zkušeného organizátora Renza Castagneta (34), který si vysloužil ostruhy zajišťováním Giro d´Italia a motocyklových Velkých cen. Byl žurnalistou i dlouholetým sekretářem fotbalové asociace Brescie. Schůzka dala vzniknout Automobilovému klubu Brescie a Castagnetto se stal sekretářem (později stálým generálním ředitelem), Mazzotti pak předsedou klubu. Trojice přibrala do party vydavatele, válečného pilota a prvního italského motoristického novináře (roku 1924 se stal motoristickým korespondentem Gazzetta dello



Coppa velocità di Brescia 1907 – Victor Demogeot (Darracq)

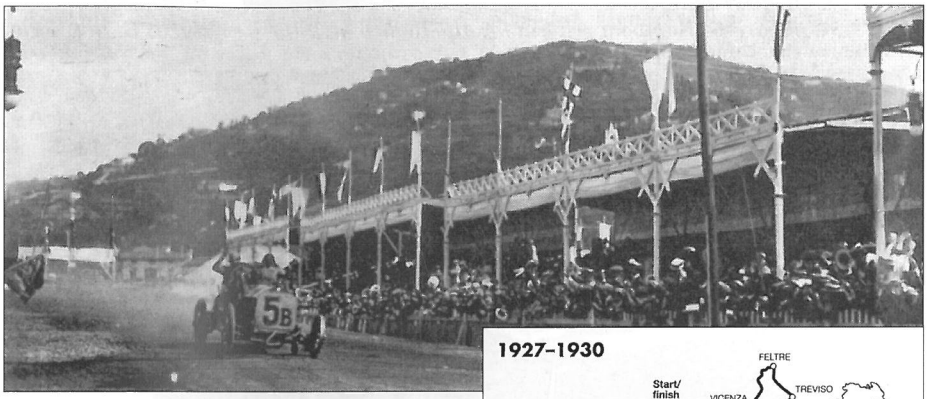


Coppa velocità di Brescia 1907 – vítěz Alessandro Cagno na automobilu Itala před Gian-Battistou Raggio na SPA (porucha v 2. kole)

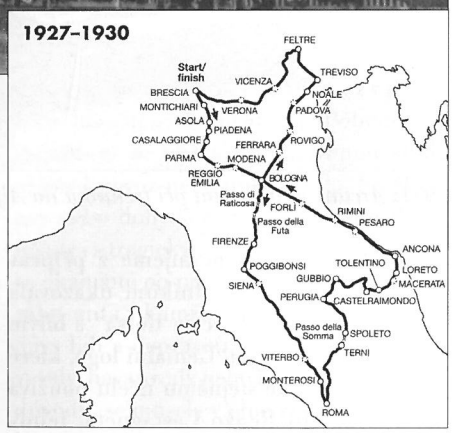
Sport), který pak desítky let referoval ze všech významných motoristických podniků a znal se s každým, kdo mezi motoristy něco znamenal. Od této chvíle čtveřici neřekl nikdo jinak než „čtyři mušketýři". Mladíci si určili cíl uspořádat velký automobilový závod. Okamžitě z úvah o trase vyloučili „zlodějské" Miláno a po velkých diskusích se rozhodli do akce zapojit hlavní město Řím. Zdálo se jim to taktické z hlediska získání úředních souhlasů a délka trasy Brescia–Řím–Brescia 1600 km se zdála být vhodnou porcí pro nepřetržitou jízdu. Hádali se ohledně správného jména, neboť hrabě Mazzotti, který závodil i v USA (500 mil v Indianapolis), prosazoval „anglicky" znějící Coppe della Mille Miglia (Pohár tisíce mil). Nacionalističtí přátelé byli proti, ale Canestrini je umatoval argumentem, že staří Římané přece používali míle dávno před Anglosasy.

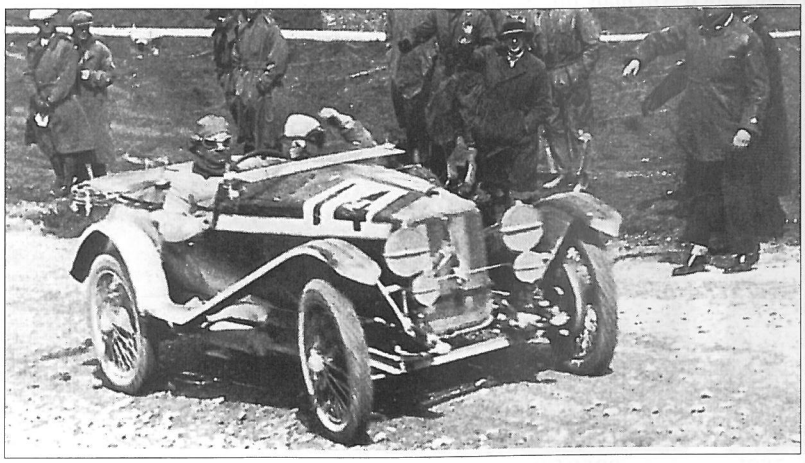
První ročník 26. a 27. března 1927

Itálie byla zbytkem kontinentu chápána jako poměrně zaostalý pohrobek starověké historie, rozdrobená na městské státy a spravovaná šlechtou s feudálními manýry. Povětšinou zemědělské krajině se vymykal přece jenom průmyslověji orientovaný sever, velmi silně však Itálii poznamenala válka. S oblibou se uvádí, že v roce 1927 zde bylo evidováno 61 000 rozhlasových přijímačů a 144 000 aut. Tolik jich vyráběla Velká Británie ročně, nemluvě o USA s jejich 20 milióny aut. O to nadšeněji se Italové vrhali na vše, co vonělo benzínem, vznikali výrobci aut, motorek i letadel. Veřejnost se zbláznila do motorů. Mušketýři chtěli poukázat na krásu celé vlasti, apelovat na národní hrdost a povzbudit místní výrobce. V tom si velmi rozuměli s Mussolinim, který nadšeně podporoval všechny podobné aktivity. Poskytl kontingent 25 000 vojáků a cca 4000 fašistických milicionářů jako organizátory. Jejich hlavní funkcí nebylo chránit závodníky, nýbrž držet alespoň poněkud stranou davy diváků. Duce byl velmi užitečný i pro svou politickou podporu a působení na místní vlády, magistráty a starosty měst, kudy závod jel. Díky tomu se horečně opravovaly do té doby většinou prašné a štěrkové silnice, rozšiřovaly se a dostávaly bezprašný povrch.



Coppa Florio, Brescia 1907 – vítěz Ferdinando Minoia na Isotta-Fraschini



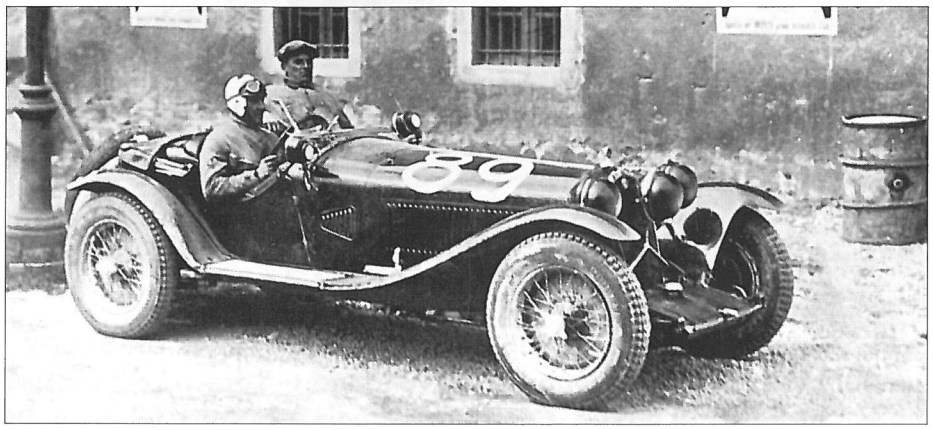


1927: vítězové Minoia a Morandi na OM projíždějí sedlem Raticosa

1930: vítězové z roku 1927 Ferdinando Minoia a Giuseppe Morandi na OM 665 nedojeli

1928: G. Campari–G. Ramponi zvítězili na Alfě-Romeo 6C1500

1929: B. Borzacchini–E. Maserati nedojeli na Maserati 26B MM



1931: Arcangeli a Bonini při tréninku na Alfě Romeo 8C 2300

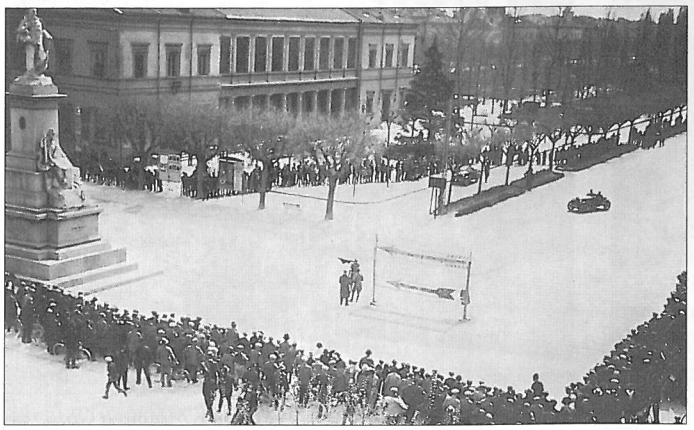
1930: Tazio Nuvolari a Giovanni Battista Guidotti zvítězili na Alfě-Romeo 6C1750GS

(Podobně jako si pamatujeme z příprav na Závod míru.) Závodníkům ukazovala cestu Rudá šipka „Freccia Rossa" s bílým nápisem Mille Miglia. Geniální logo, které se beze změny ke stejnému účelu používá dodnes, navrhl Renzo Castagneta, tehdy ještě netušící, že se jednou stane starostou Brescie...

Výsledky etap byly přenášeny pomocí telegramů. První ročník se odehrál zatím bez přílišného zájmu veřejnosti, pořadatelé byli přesto k smrti unaveni. Vítězem se stala průměrnou rychlostí 77,238 km/h, když za 21 hodin, 20 minut a 53 vteřin ujela vzdálenost 1628,2 km, posádka Ferdinando Minoia a Giuseppe Morandi za volantem dvoulitrového vozu 665 S Spyder značky OM, která měla továrnu v Brescii. Druhý a třetí v cíli používali stejný typ auta.

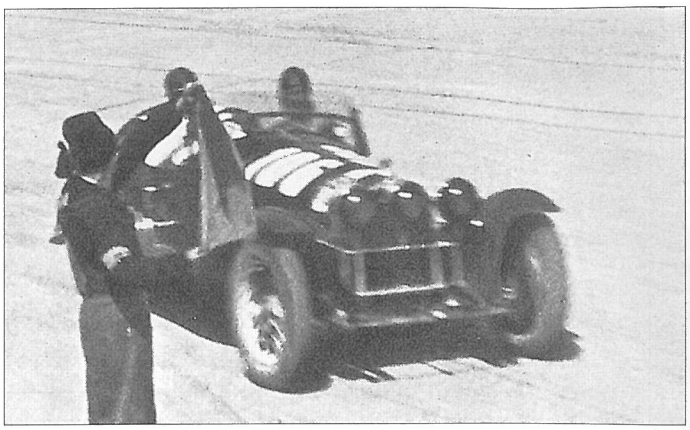
Další ročníky

Už následující rok se ocitl v centru zájmu veřejnosti a odstartoval pozdější davové šílenství, které se brzy přeneslo i za hranice Itálie. Každý, kdo něco znamenal, cítil potřebu se závodu účastnit, když už ne v kabině auta, tak alespoň jako divák. V různých letech se po trati řítili zakladatelé italských automobilek Vincenzo Lancia, Enzo Ferrari, Ferruccio Lamborghini zničil svůj malý upravený Fiat Topolino o kamennou zeď tratorie. Typickými účastníky byli zprvu amatérští jezdci, jimž sekundovalo pár opravdových pilotů na závodních strojích. Jak už to bývá, podnik rychle přilákal různé celebrity mužského i ženského pohlaví, šlechtice, umělce, průmyslníky, nejprve z domácí a poté i z mezinárodní scény. Angažovalo se stále více opravdových závodníků, velkých

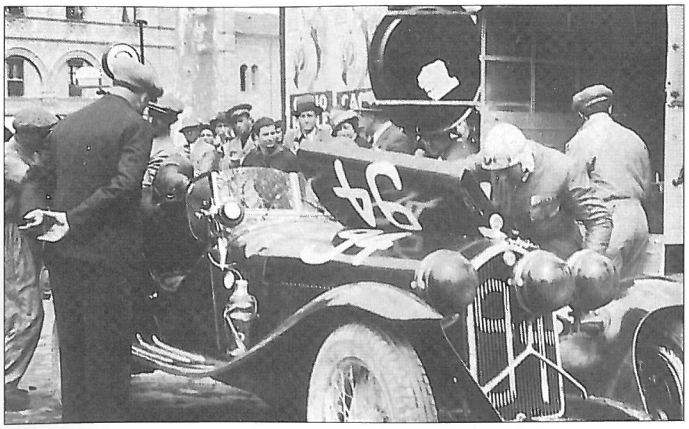


1931: Fiat 501 projíždí přes Piazza Roma v Modeně

1931: R. Caracciola–W. Sebastian a vítězný Mercedes-Benz SSKL



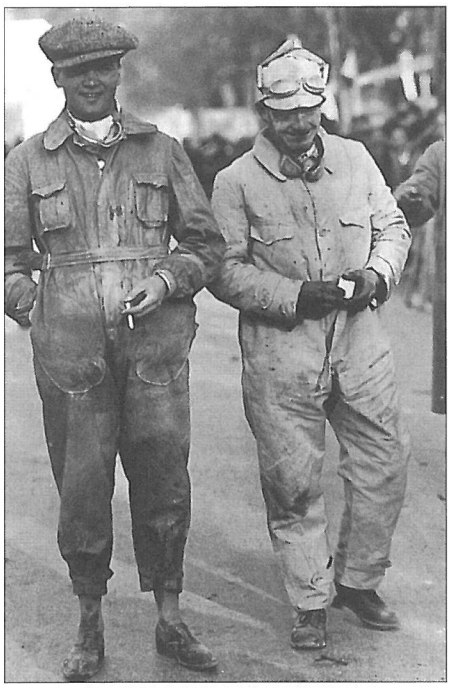
1932: B. Borzacchini–A. Bignami na Alfě-Romeo 8C 2300



1933: B. Borzacchini–A. Lucchi na Alfě-Romeo 8C 2300

a továrních týmů. V kokpitech se objevovali novináři a také díky tomu rostla popularita závodu, který se stal v letech 1953 až 1957 dokonce součástí seriálu Mistrovství světa sportovních vozů.

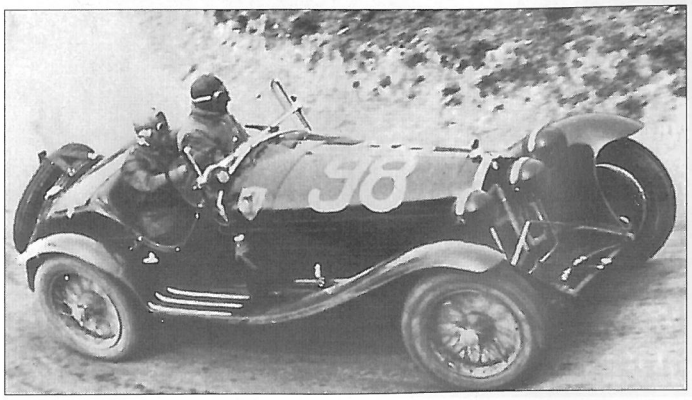
Trať závodu se během let poněkud měnila, ale vždy se jelo z Brescie do Říma a jinudy zpět. V Boloni se v letech 1927 až 1938 trať nejprve protínala, potom jenom „dotýkala" společnou časovou kontrolou pro obě smyčky. Po válce, přesněji od roku 1947, už měla trať tvar (měnícího se) uzavřeného mnohoúhelníku. V čele organizátorů stáli i po válce Mušketýři. Hrabě Mazzotti se zabil roku 1942 v letadle. Jeho kamarád Maggi zval spolu s manželkou na svůj zámek všechny britské jezdce. U vybrané tabule dostal každý k dispozici svého číšníka. Ve stejné době měl hrabě veliké potíže s tehdy v Itálii silnými komunisty, ale jeho nadšení pro závody bylo natolik nakažlivé, že je nakonec přiměl ke spolupráci na přípravách podniků.



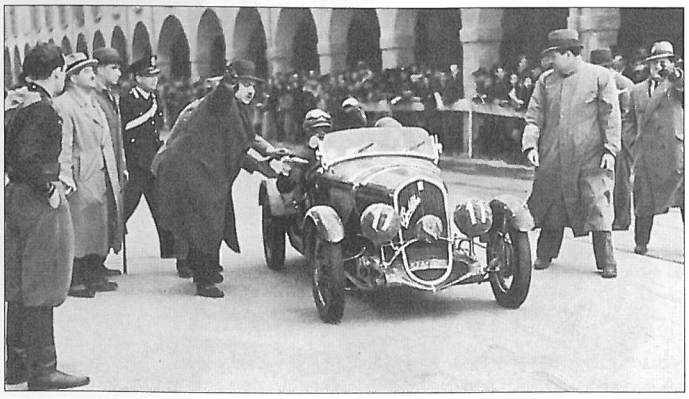
1931: vítězové ročníku 1931 Rudolf Caracciola a Wilhelm Sebastian

Závodníci, spolujezdci a způsob jízdy

Vítězem Mille Miglia byl ten, kdo ujel trať v nejkratším čase. Kdybychom měli závod porovnat s podniky dnešních dnů, asi nejblíže by stála jedna předlouhá etapa maratónu typu Paříž–Dakar, která je celá rychlostní zkouškou. Na startu se sešlo od necelé stovky (například první ročník zahájilo 77 posádek) po skoro šest set posádek. Auta startovala po minutě. Jako první, pozdě večer, vyjely nízkoobjemové sériové vozy, následovány výkonnějšími. Od roku 1949 včetně vyjadřovalo startovní číslo také kolik minut po startu prvního vozu odmávnou konkrétní auto. Například v roce 1953 jelo 481 startujících – první Fiat s číslem 1 odmávli v 21:00, poslední Jaguar C-Type (sportovní auta bez omezení objemu motoru) vyjel v 6:38 ráno. Vítězný Mercedes (roku 1955 startovalo 521 posádek) vezl číslo 722. Navigátor Jenkinson vzpomínal, jak si šli večer před startem lehnout a kolem jejich hotelu v Brescii už bouřily motory prvních startujících. Hodně se spekuluje o tom, zda se jelo či nejelo na uzavřených silnicích. Pravda byla taková, že silnice, alespoň po několika prvních ročnících, měly být teoreticky uzavřeny od ostatní dopravy, fakticky se do tohoto stavu MM dopracovala až v posledních poválečných ročnících. Během jízdy venkovem se občas na uzavřenou silnici připletl povoz nebo jiné vozidlo. Srážky se psy nebo dobytkem se stávaly pravidelně, někdy i s tragickými následky. Ale i po válce se okamžitě po průjezdu teoreticky posledního auta okamžitě zaplnila trať závodu davy lidí a dopravou. Posádky, které opravovaly, havarovaly nebo se opozdily z jiného důvodu, se musely v plné rychlosti probíjet tímto mořem překážek. Jak bylo uvedeno, auta startovala od nejslabších po nejvýkonnější. Mělo se za to, že nejvýhodnější startovní pozice je být na konci své „skupiny", neboť si posádka mohla fyzicky kontrolovat, kolik soupeřů (startovních čísel) předjela. Italové v tom byli mistři a pro „své" piloty pokaždé dokázali najít správnou startovní pozici. Jinak se posádka musela prát jen s časem a její odhady průběžného umís-

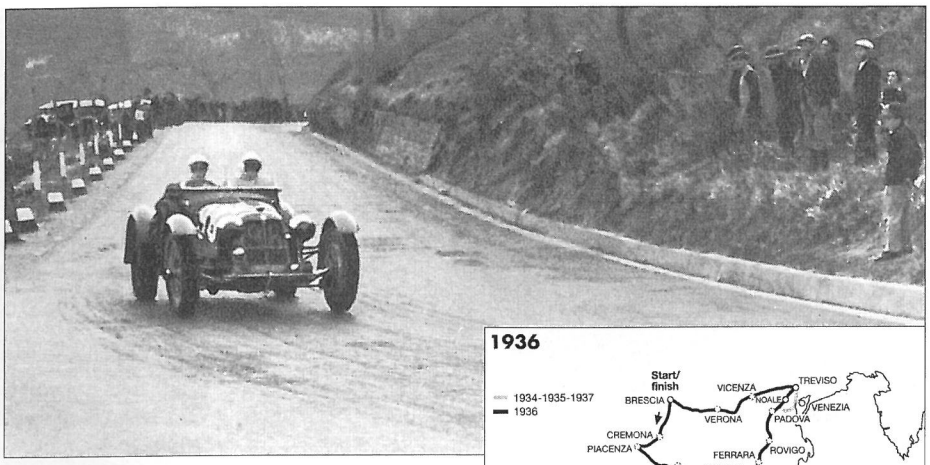


1933: T. Nuvolari–D. Compagnoni na Alfě-Romeo 8C-2300

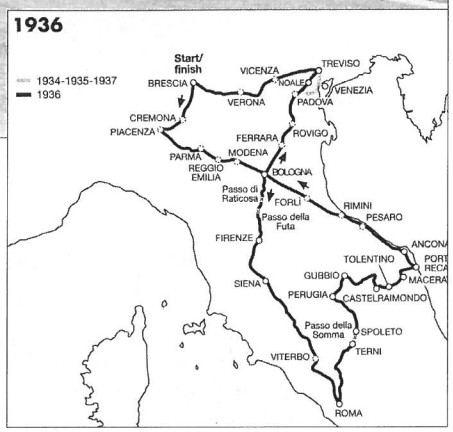


1935: Luigi Rossi Scotti dojel na 19. místě na Fiatu 508CS Ballila

1935: T. Clark na Aston Martin Ulster

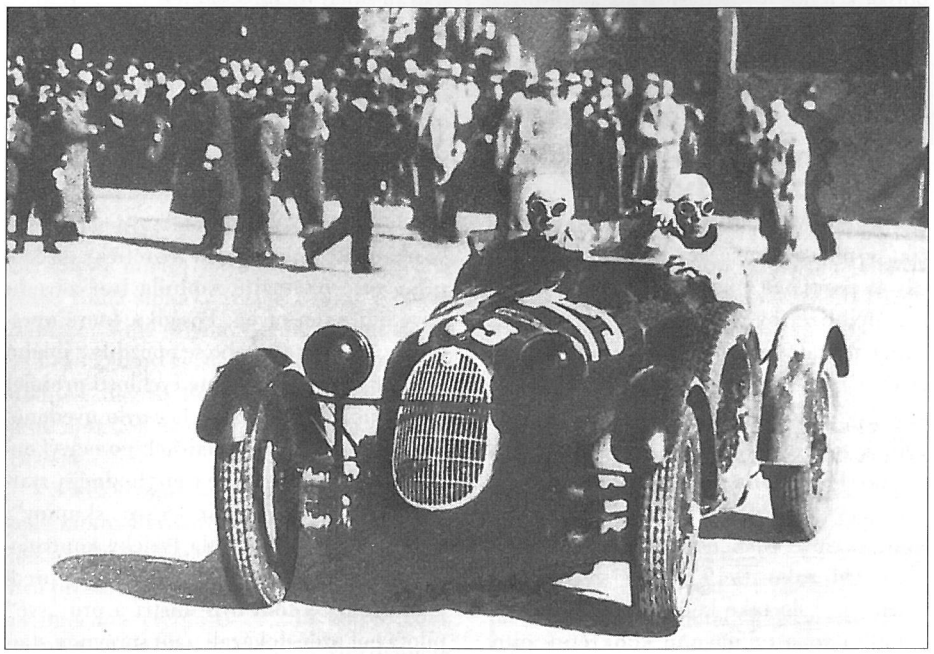


1935: Achille Varzi–Amedeo Bignami na Maserati 6C-34 nedojel pro závadu



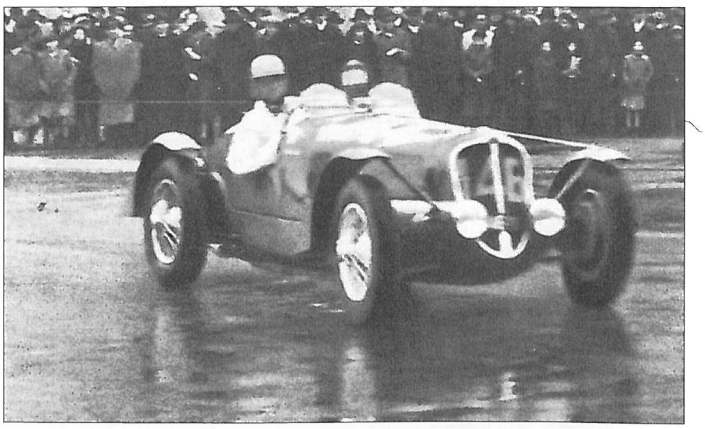
tění bývaly (u továrních týmů) korigovány jednoduchou informací v časových kontrolách několika etapových měst – pokud tam měl tým své servisní zázemí. Na trati skoro nedocházelo k přímým soubojům strojů, i když je pravda, že silné vozy během závodu musely předjet více než polovinu startovního pole.

Spolujezdci už v prvních ročnících neměli funkci mechanika. (Samozřejmě, že každé auto se potýkalo s defekty, často i mechanickými problémy, a pak byla každá šikovná ruka potřebná.) Spolujezdce někdy delegoval majitel týmu nebo továrna. Až na výjimky se nestřídali s jezdcem za volantem. V pozdějších dobách dokonce někteří domácí řidiči (třeba Nuvolari) absolvovali závod sami. Jedním z hlavních úkolů spolujezdce bylo navigovat pilota. Ne náhodou, až na výjimky, vítězili Italové, kteří trať přece jenom znali z opakovaných účastí (a části tratě Mille Miglia byly i trasou jiných silničních závodů) a také byli srostlí s místními poměry. Němec Hans Klenk byl angažován továrnou jako spolujezdec Karla Klinga do kupé Mercedes-Benz 300 SL v roce 1952. Již tehdy favorité na trati (za provozu) trénovali a Klenk si z tréninku přivezl jednoduché poznámky s vyznačením kilometráže důležitých zatáček, rychlosti, jakou se dá zatáčka projet, a schématem tvaru zatáčky. Poznámky svázal do kroužkového bloku. Klingovi „četl rozpis" pomocí malého megafonu, nebo přesněji kovového trychtýře, zavěšeného na krku. O vynálezu nikomu neřekli a jistě měl podíl na tom, že dojeli celkově druzí za Ferrari Tipo 225 Sport italské posádky Giovanni Bracco / Rolfo. Následujícího roku již poskytl kopii itineráře Němci Herrmanovi (Porsche 356) a využil je opět pro sebe s Klingem

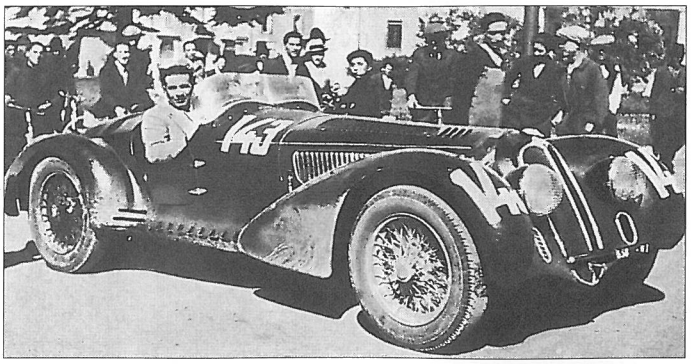


1936: Antonio Brivio–Carlo Ongaro zvítězili na Alfě-Romeo 8C-2900A

1936: O. Tenni–G. Bertocchi na Maserati 4CS 1500

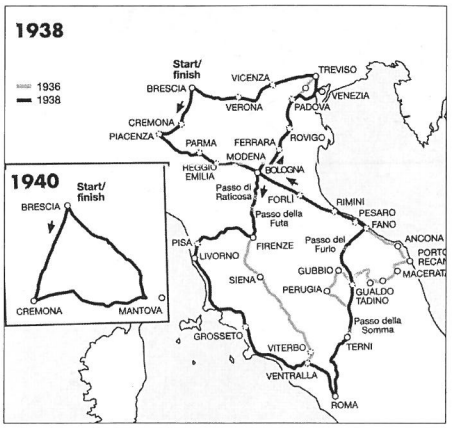


1937: R. Dreyfus–P. Ghersi nedokončili na Delahaye 135MS



1938: Clemente Biondetti zvítězil na Alfě-Romeo 8C-2900B

1940: H. von Hanstein–W. Bäumer zvítězili na BMW 328



1940: Adolf Brudes–Ralph Roese na BMW 328 dojeli na třetím místě

(Alfa Romeo 6C 3000 CM). Spolujezdec a filmový producent, Američan Bill Mason vzpomíná, jak jeho řidič dr. Albertico Cacciari používal v roce 1954 vylepšené poznámky v kroužkovém bloku o 200 stranách. Zápisky Ascariho (ročník 1954) vyšly v jedné z monografií o Mille Miglia. Itinerář dovedl k dokonalosti dnešních rozpisů rally guru britských motoristických novinářů a mistr světa na motocyklovém sajdkáru Denis Jenkinson, jehož angažovala továrna jako spolujezdce Stirlinga Mosse do otevřeného Mercedesu 300 SLR pro MM roku 1955. Jenks brilantně a detailně popisuje půlroční přípravy na závod, během nichž nesčetněkrát projeli trať nejprve v sedanu 220A, pak v kupé 300 SL a nakonec v ostrém otevřeném 300 SLR. Během tréninků zrušili dvě auta, jedno o muniční náklaďák italské armády plný výbušnin. Při každé nehodě byl mercedes na odpis, posádce se nic nestalo a pokaždé se z náhodného zachránce nebo policejního šéfa vyšetřujícího nehodu s vojáky vyklubal účastník předchozích ročníků MM. Jízda byla tak rychlá, že absolutně nebylo možno jet na oči. Jenks zaznamenal každou z 15 200 zatáček a všechny krizové a orientační body. Vzdálenosti určoval podle kamenných milníků, které byly s napsanou kilometráží po každém kilometru všech italských silnic. Vše několikrát zkontroloval a přepsal na 22 m dlouhou roli papíru, kterou během jízdy odvíjel v krabičce připevněné v kokpitu. Role byla chráněna perplexovým okénkem před deštěm. Přes dokonalou přípravu Jenks popisuje, jak se před autem řítícím se na plný plyn na poslední chvíli rozestupoval dav, bez ohledu jakou rychlostí se zrovna řítili (za autem se zase silnice zavřela). Všudypřítomné hrozny lidí zakryly všechny milníky a silnice najednou vypadala jinak. Jaké to činilo potíže závodníkům, svědčily zoufalé černé stopy brutálního brzdění v naprosto nepravděpodobných místech skoro všech zatáček. Protože ve spideru nebylo slyšet slovo, Jenks vyvinul

1940: BMW 328 Touring Coupé na cílové čáře

1947: Piero Taruffi na Cisitalia 202MM závod nedokončil

1947: C. Biondetti–E. Romano zvítězili na Alfě-Romeo 8C 2900B

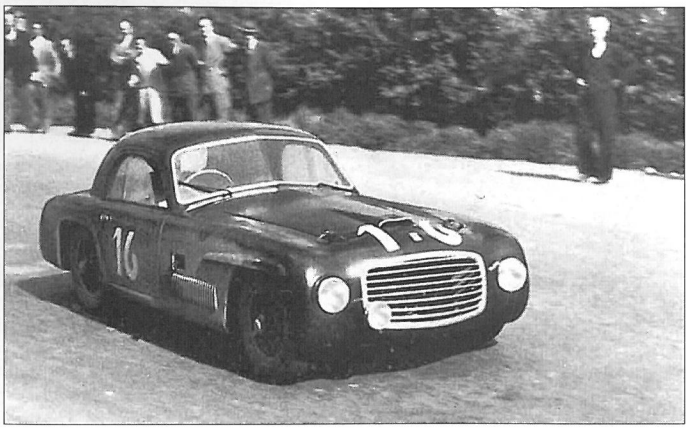
1948: C. Biondetti–G. Navone zvítězili na Ferrari 166S

systém znakových posunků, jimiž informoval Mosse. Ani jednou se nespletl, předjížděli nízko letící letadla, o skoky přes horizonty, krizové momenty a drobné kolize nebylo nouze – ale vyhráli nikdy nepřekonaným časem 10 hodin, 7 minut a 48 vteřin, tedy průměrem 157,65 km/h. Výkvět jezdců dojížděl v časech pod 11 hodin. Všichni se hnali jako o život v podivném transu na hranici šílenství, geniality a smrtelně vyčerpáni. Není divu, že kromě přeslavného vítězství startovního čísla 722 vyhráli cizinci Mille Miglia už jenom 2x: roku 1931 Němci Rudolf Caracciola / Wilhem Sebastian na Mercedesu SSKL, když s rezervou vedoucí Alfu Romeo 8C 2300 zastavily nedaleko cíle defekty a technické problémy, a roku 1940 Němci Huschke von Hanstein / Walter Baumer na kupé BMW 328. Někdo spočítal, že celkem závodilo přes 5300 jezdců a spolujezdců a kolem trati se mačkalo přes 100 miliónů lidí.

Auta

Do počátku války jednoznačně dominovaly domácí značky. Výrobci ale neměli tolik peněz, aby si mohli dovolit postavit speciály určené jen pro MM. Většina účastníků-amatérů jela na nepříliš vylepšených rodinných čtyřdveřových uzavřených sedanech a jen hrstka nejlepších závodníků na sportovních otevřených dvoumístných vozech, často autech, která závodila v Le Mans. První ročníky vyhrály automobily OM z Brescie, v dalších letech pak absolutně dominovala Alfa Romeo, částečně i Lancia, ale masově se vyskytovaly nejrůznější fiaty, které se po válce staly základem mnoha drobných půvabných speciálů s unikátními karosériemi značek Abarth, Bandini, Cisitalia, Ermini, Moretti, SIATA, Stanguellini nebo Bizzarrini. Po válce si nedovedeme scénu MM představit bez Ferrari, Maserati, O.S.C.A, ze zahraničních vozů Aston Martin, BMW, Jaguar, Mercedes-Benz, MG, Porsche a Sunbeam, které vysílaly tovární nebo polotovární týmy.

1947: I. Bernabei–T. Pacini dojeli třetí na Cisitalii 202SMM



1948: C. Biondetti–G. Navone zvítězili na Ferrari 166S

1948: Tazio Nuvolari a Andrea Scapinelli závod nedokončili

1948: Nuvolari–Scapinelli na Ferrari 166SC

1948: vítěz Clemente Biondetti

1949: M. T. Bosch–P. Monkhouse na Frazer-Nash 2000 nedojeli pro závadu

Nehody a konec závodů Mille Miglia

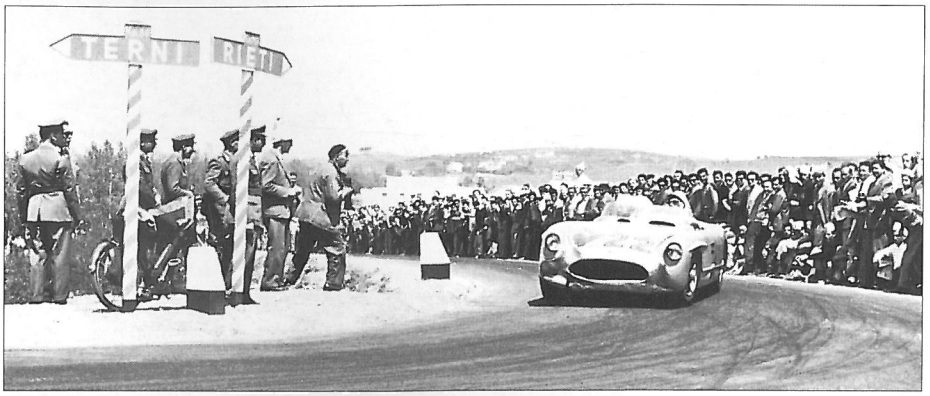
Pořadatelé samozřejmě počítali s tím, že se něco stane, ale čeho se opravdu báli, byl duch velikého neštěstí, jaké se stalo během vražedného závodu mezi městy Paříž a Madrid v roce 1903. V krvavých jatkách oficiálně zahynulo šest lidí, ale neoficiální počty byly přinejmenším dvojnásobné a závod byl brzy zastaven. Maršálové kolem trati se snažili udržovat diváky mimo silnici, ale lidé byli všude, mnohdy v těch nejvíce nebezpečných místech. Kupodivu smrtelných nehod nebylo tolik, jak sýčkovali pesimisté – a pokud se staly, pořadatelé se snažili, aby se o nich moc nepsalo, podobně jako na sicilském Targa Florio (kde docházelo k tragediím skoro každý rok) nebo třeba v černém Le Mans 1955. V roce 1938 se řítila skoro sériová Lancia Aprilia italských amatérů Bruzzo a Mignanego na obchvatu Boloně přes železniční přejezd. Nikdo neví, co se přesně stalo, buď je hrb rozhodil a ztratili vládu nad strojem. nebo něco prasklo. Narazili do davu, který stál v zatáčce, a pak do stromu. Posádka byla těžce raněna, auto zabilo 10 lidí, z toho 7 dětí, a 23 dalších diváků bylo vážně zraněno. Na informace bylo okamžitě uvrhnuto embargo. V důsledku toho byla MM na dva roky zrušena. Roku 1940 se jel závod pod jménem Grand Premio di Brescio della Mille Miglia, trojúhelníkový okruh plochou krajinou mezi městy Brescia–Cremona–Mantova (centrům měst se trasa vyhýbala). Okruh měřil 166 km a jel se 9x. Po válce se rychlosti dramaticky zvyšovaly, davů přibývalo a situace se stávala neudržitelnou. Pořadatelé si byli vědomi, že něco musí udělat, a pro rok 1957 omezili počet startujících. V Itálii to tehdy vřelo. Mistrem světa F1 se stal Fangio na Maserati, Pohár konstruktérů F1 vyhrálo Ferrari. Souboj značek se přenesl na 24. ročník Mille Miglia. O růst

1949: R. Vallone–S. Sighinolfi na Ferrari 166SC závod nedokončili

1951: Ferrari 166/212 Uovo

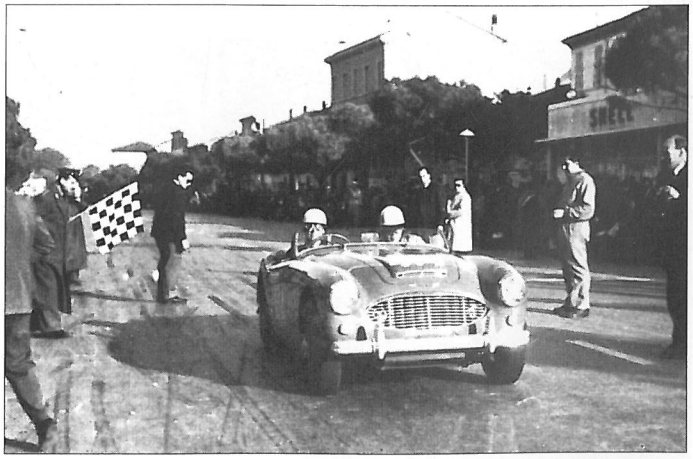
1955: Vítězové Stirling Moss a Denis Jenkinson na startu

1955: Alfred Neubauer s vítězi v cíli



1955: Mercedes-Benz 300 SLR vítězné posádky v ďábelském tempu na trati

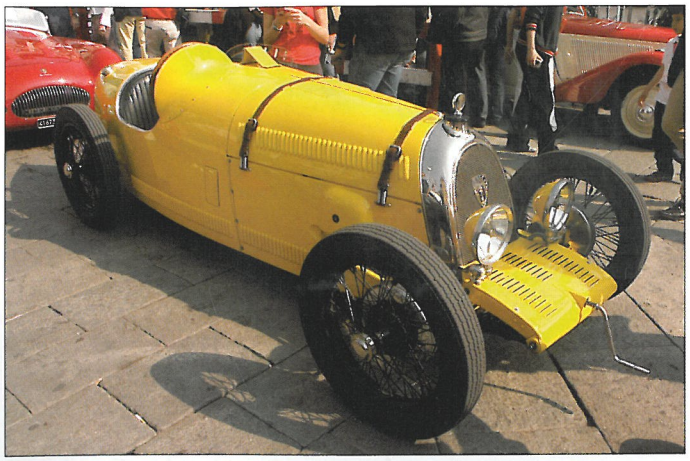
napětí se postaral i legendární Piero Taruffi (slavící právě padesátiny). Bezpočtukrát zvítězil, mimo jiné i v Targa Florio a Carrera Panamericana. V MM ale 5x odpadl, rok předtím za vedoucím Maserati. Slíbil manželce, že pokud vyhraje, nechá závodění. K překvapení všech zvítězil na 4litrovém Ferrari Tipo 335S s karoserií spider Scaglietti a slib daný manželce splnil. (Vedoucí Collins na stejném Ferrari totiž odpadl 200 km před cílem.) Za zády vítěze se ale odehrávala jedna z největších motoristických tragédií. Ve vesnici Guidizzolo di Mantova, 32 km před cílem, postihl tovární Ferrari Tipo 335S, do té doby absolutně 4., defekt. Mechanik upozorňoval již dříve pilota na vadný závěs předního kola. Španěl Markýz z Portara (28 let), synovec španělského krále Alfonse XIII. (občanským jménem Alfonso Cabeza de Vaca), přijel na MM přímo z Tour de France, kde zvítězil. Byl skvělým leteckým pilotem, závodil na koních a byl členem španělského týmu bobistů na olympijských hrách. Jeho Ferrari se v rychlosti přes 285 km/h roztočilo na silnici, vyvrátilo masivní žulový patník, přerazilo telegrafní sloup, prorazilo chumel diváků, odrazilo se od náspu příkopu a skončilo na druhé straně silnice. Markýz i jeho přítel a navigátor Eddie Nelson byli mrtví ještě před zastavením vraku, spolu s nimi zemřelo dalších 10 nebo 11 diváků, z toho polovina dětí. V závodu byli další těžce ranění. Ve Florencii se zabil při bočním nárazu triumphu do stromu Holanďan Josef Gottgents. Italská vláda (a po ní i další) pak během tří dnů navždy silniční závody mezi městy zakázala. Navzdory vášnivým protestům řady lidí, mimo jiné i starosty Brescie Renza Castagneta, autora světoznámého loga MM. Canestrini napsal: *„Mille Miglia je duší města a přestože závody „Rudé šipky" nebudou pokračovat, jejich duch nikdy nezemře."*



1957: T. Wisdom a C. Winby na Austin Healey 100-Six BN4

1957: de Portaro–Nelson na Ferrari těsně před havárií

2006: ruská posádka Bazhenin/Bejenina s automobilem OM 665 S r. v. 1928 opouští hradby městečka Buonconvento



2006: před přejímkou. Mezi pravidelnými účastníky je možné vidět italskou posádku Bonizzoli/Bonizzoli ve francouzském BNC 527 Monza r. v. 1927

Nová míza

V roce 1977 slavilo město Brescia 50. výročí MM jízdou veteránů trasou původního závodu. Přestože byli italští politici rozhádaní, odbory bojovné a organizátoři čelili nesmírným potížím s financemi, povoleními a logistikou, se akce účastnila stovka automobilů a jízda měla nesmírně kladný ohlas. Byla tak založena nová tradice a novodobá MM se postupně opět stala významným podnikem. Pořadatelé vybírají každý prosinec z devíti stovek přihlášených 375 šťastných posádek, z nichž každá musí složit startovné ve výši 5500 eur. K jízdě jsou připuštěny automobily kategorií Sport a Grand Touring, které mohly startovat v „ostrých ročnících", tedy v období 1927–1957. Musí mít technický průkaz FIVA nebo certifikát FIA Heritage, posádka řidičský průkaz a národní závodní licenci. V jubilejním roce 2007 vybrali 55 značek automobilů posádek 26 národností. Jízda trvá 2½ dne a kopíruje trasu původních ročníků. Ve čtvrtek jsou přejímky a ve 20:00 startuje první auto na náměstí v Brescii. O půlnoci je ve Ferraře, odkud vyjíždí v pátek ráno v 9:00 a do Říma se dostane ve 21:15. Z Věčného města se odjíždí v sobotu ráno v 6:30 a po absolvování nejdelší etapy přijíždí do Brescie ve 21:50. Činovníci zdůrazňují, že nejde o závod, ale o „vzpomínkovou" jízdu. Předepsaný průměr je 48 km/h (!!!). Nejmladšímu vozidlu je 50 let, ale běžně jsou ve startovním poli i vozy ze třicátých let. Během traverzování křivolakými a úzkými pěšími zónami historických městských center za plného silničního provozu se všemi zácpami, dopravními komplikacemi, tankováním, zastávkami na jídlo

2006: aerodynamický Fiat

2007: britský Haeley Silverstone r. v. 1950 s italskou posádkou Vicari/Guidi v San Marinu na Náměstí republiky

2007: britská Invicta 4.5 S argentinské dvojice Tonconogyových ráno před přejímkou v Brescii

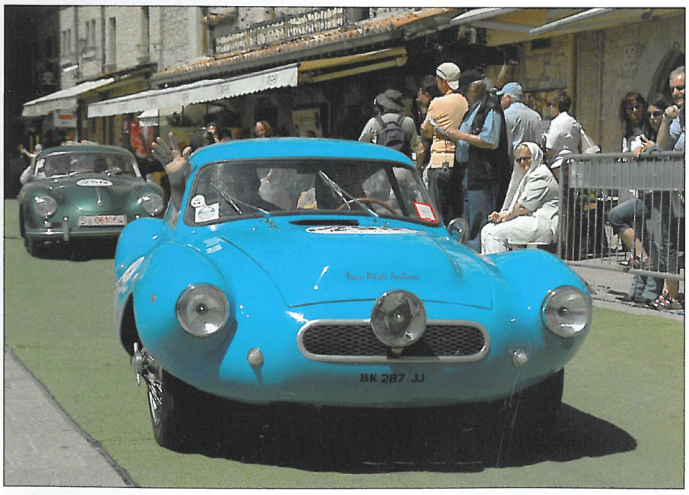
2006: předválečný Aston Martin na ulici v Brescii čeká na večerní start

2007 – rudí exoti na přejímce: Fiat Rovelli Sport (1947), Bandini 750 Sport (1953) a Maserati A6 GCS (1948) – náměstí v Brescii

Hemžení během přejímek na náměstí v Brescii

i lidské potřeby jde u současného dodržení průměru o výkon zasluhující hlubokou poklonu. Rada pořadatelů je prostá: *„Jet, pokud možno bez zastávek, a stále jet."* Každé startovní číslo má určen pevný čas minutí známých i utajených časových kontrol. Diference ±20 minut znamená penále 320 záporných bodů. A pokud rozdíl přesáhne ±30 minut, je odebráno startovní číslo a posádka diskvalifikována. Druhé napomenutí posádky za nekázeň = diskvalifikace. Safety car jede vždy po 60 startujících a je zakázáno jej předjíždět. Jízda byla roku 2007 zpestřena 40 časovými zkouškami různých typů. Test „C.O." neboli „radar" spočívá v tom, že každý soutěžící dostane přesně definovaný čas, v němž od startu musí projet cílem testu. Konkrétní příklad: vzdálenost 232 km, průjezd centry měst Sienna a Florencie, překonat horské průsmyky Futa a Raticosa, tankovat a projet několik průběžných kontrolních bodů. Test

2007: ladná Cisitalia 202 s MM r. v. 1947 s italskou dámskou posádkou Gariboldi/Sessi spěchají do Florencie



2007: francouzský Panhard Gillo Dyna 120 r. v. 1952 s italskou posádkou Venturi/Lazzarini v San Marinu

2007: nepřehlédnutelné španělské Pegaso 102 Z r. v. 1953

„P.A.“: řidič musí projet úsekem dlouhým desítky až stovky metrů v přesně definovaném čase. Měří se elektronicky s přesností 0,01 s (kola přejedou pružnou pryžovou hadici). Start i cíl se musí jet letmo, auto musí být v pohybu nejméně 100 m před startem a 50 m za cílem. Dobré posádky se vejdou do diference ±1,5 s. Ve více případech na sebe plynule navazují 2, 3 nebo i 4 testy. Test P.A. dokonale prověří souhru řidič–spolujezdec–stroj. Není divu, že některé posádky s sebou vezou sadu chronometrů. Kladné i záporné body se sčítají a přepočítávají hendikepovým koeficientem, který bere v úvahu stáří, technické, sportovní a historické charakteristiky každého jednotlivého auta. Mnoho posádek ale nesoutěží a užívá si překrásné jarní italské krajiny.

Přes pohodovou atmosféru jízdy dochází každý rok k nehodám. Vedle zranění posádek utrží kolona vozů v hodnotě 5 až 6 miliard korun šrámy v ceně desítek milionů. Ale taková už je Mille Miglia.

Dnešní Mille Miglia je německým podnikem v italském prostředí, každým rokem je více cítit vliv německých sponzorů. Mercedes, BMW a nově i Audi vysílají „tovární“ týmy podporované létajícími servisy nejčastěji v podobě SUV X5, Q7, zatímco továrnami dodaní německy mluvící VIP-hosté jezdí v nejdražších sportovních modelech. Například u Mercedesů v kabrioletech SL, sedanech CLS, nejlépe v provedení AMG. Vrcholem byla kolona kupé SLR McLaren, vedených vozem z limitované dvacetikusové série 722 Edition (reminiscence na startovní číslo 722 vítězného Mossova mercedesu v Mille Miglia).

Posledních 25 ročníků novodobé MM pořádala firma Marva z Brescie. Na jaře roku 2007 ale prohrála soudní při o pořadatelství. Neobešlo se to bez křiku, ale noví hoši myslí výš. Chtějí zachovat trasu, ale zlepšit kvalitu a – patrně po vzoru Le Mans – globálně exportovat Mille Miglia. Pro rok 2009 jednají s pořadateli na Středním východě (Omán, Spojené arabské emiráty), v USA (Californian Mille), v Argentině (Mil Milhas). A o zájemce nebude nouze. Pro rok 2008 vybírali z 1300 přihlášených posádek.

Jiří Fiala
Foto autor a archiv autora

2007: Alfa Romeo 8C 2300 Monza na Náměstí republiky v San Marinu

2006: Mercedes 300 SL Prototyp (1952) projíždí noční Ostiglií

2007: unikátní jediný exemplář speciálu Allard J2X vyrobený v roce 1952 pro závod Le Mans s dvojicí z Kataru Thamer Al-Thami/Reichle

Velmi vzácný DB2 (1938) Švýcarů zkonstruoval roku 1938 inženýr Charles Deutsch a mechanik René Bonnet s využitím mechaniky Panhard. Po válce založili vlastní firmu a jejich vítězná auta již měla značku D-B

2007: britský Triumph TR 3 s italskou posádkou Ciocca/Ciocca ve Florencii

2007: i rarity je možné zahlédnout na trati mílí, armádní přehlídková Alfa Romeo 6C 2500 Coloniale r. v. 1942 pocházející z italské expanze do Afriky